

Traunsteiner Straße Tempo 30 und Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00446
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten
am 26.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06133

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00446

Beschluss des Bezirksausschusses des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten vom 10.03.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing-Fasangarten hat am 26.10.2021 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00446 beschlossen.

In der Empfehlung wird Folgendes gefordert:

- Eine sinnvolle Tempo-30-Beschilderung für die Traunsteiner Straße;
- Tempo 30 im gesamten „Chiemgauviertel“ zur Lärmreduktion und zum (Gesundheits-) Schutz der Anwohner*innen
- Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Chiemgaustraße zur Abgas- und Lärmreduktion zum Schutz der Anwohner*innen

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Tempo-30-Beschilderung für die Traunsteiner Straße

Die Traunsteiner Straße liegt innerhalb einer Tempo 30-Zone. Eine Tempo 30-Zone ist ein Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs, innerhalb dessen sich alle Fahrzeuge höchstens mit

einer Geschwindigkeit von 30 km/h fortbewegen dürfen. Zonen dieser Art dienen der Verkehrsberuhigung. Tempo 30-Zonen sind an enge Anforderungen gebunden, die in detaillierten Verwaltungsvorschriften enthalten und für die Straßenverkehrsbehörden bindend sind. Unter anderem kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Die Beschilderung erfolgt dabei jeweils zu Beginn und Ende der Tempo 30-Zone. Dies ist auch in der Traunsteiner Straße bereits der Fall. Auf die Wiederholung von geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone wird bewusst verzichtet, unter anderem, um im Interesse der Verkehrssicherheit innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach zu halten.

Zusätzliche Beschilderungen innerhalb der Tempo 30-Zone kommen also nicht in Betracht. Die Überwachung des fließenden Verkehrs obliegt grundsätzlich der Polizei. In München ist die Überwachung von Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) delegiert. Die von der KVÜ in der Traunsteiner Straße seit dem Jahr 2021 durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen verliefen unauffällig. Die in der Statistik aufgeführten Beanstandungsquoten lagen regelmäßig weit unter dem städtischen Durchschnitt von ca. 12 %.

Tempo 30 im „Chiemgauviertel“

Die Gesetzgeberin hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt (Regelgeschwindigkeit). Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das – in einer Großstadt übliche Maß – deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen wird auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz definiert ist. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Auch ist der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen.

In München ist das Straßenverkehrsnetz funktional in ein Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz gegliedert. Das Primärnetz umfasst die im Stadtgebiet verlaufenden Bundesautobahnen, die höhenfreien und zweibahnigen Hochleistungsstraßen sowie die überregionalen und regionalen Hauptverkehrsstraßen. Das Sekundärnetz beinhaltet die örtlichen Hauptverkehrsstraßen. Im dazu nachgeordneten Tertiärnetz sind die weiteren Verkehrsstraßen enthalten, die nicht den Tempo 30-Zonen zuzuordnen sind, also beispielsweise die Straßen mit wichtiger Sammelfunktion, Verbindungsstraßen in freier Landschaft und in Gewerbegebieten.

Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz zusammen umfassen in München ca. 20 % des Straßennetzes. Der weitaus größte Teil der Münchner Straßen sind also Wohnstraßen (wie die Traunsteiner Straße) und befinden sich (wie diese) bereits überwiegend in Tempo 30-Zonen. Das mit dieser funktionalen Gliederung des Straßenverkehrsnetzes verfolgte Bündelungsprinzip bedeutet aber auch, dass die Hauptverkehrsstraßen des Primär- und Sekundärnetzes eine entsprechende Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit aufweisen müssen, damit keine Verlagerungen insbesondere des Durchgangsverkehrs in das untergeordnete Straßennetz erfolgen.

Im Umfeld der Traunsteiner Straße befinden sich mit Ausnahme der Straßen des primären und sekundären Straßennetzes (hier zu nennen sind beispielsweise die zum Mittleren Ring zu zählenden Abschnitte der Tegernseer Landstraße, die Chiemgaustraße und die Ständlerstraße) nahezu alle Wohnstraßen bereits in Tempo 30-Zonen.

Mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 07.11.2022 und der am 24.03.2023 erfolgten Beschilderung wurde die bestehende Tempo 30-Zone auf die Spixstraße, die Raintaler Straße und die Wirtstraße ausgeweitet. Dies dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und für die Herstellung eines einheitlichen und damit verständlichen Verkehrsflusses in diesem mit überwiegend hoher Wohnbebauung geprägten Gebiet. Eine Ausweitung der Tempo 30-Zone auf Straßen des Primär – und Sekundären Straßennetzes kann aus den obigen Ausführungen dagegen nicht erfolgen.

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Chiemgaustraße zur Abgas- und Lärmreduktion

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt unter anderem zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Bei der genannten Norm handelt es sich um eine sogenannte Ermessensvorschrift, d.h. bei der Entscheidung sind – sofern die Tatbestandsvoraussetzungen vorliegen – immer die beteiligten Interessen gegeneinander abzuwägen. Bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde sowohl die Belange des Straßenverkehrs und die der Verkehrsteilnehmer*innen zu würdigen als auch den Interessen anderer Anlieger*innen Rechnung zu tragen, ihrerseits von übermäßigen Immissionsbelastungen verschont zu bleiben, die als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch die Verlagerung des Verkehrs eintreten können.

Wie bereits erwähnt müssen Hauptverkehrsstraßen des Primär- und Sekundärnetzes eine entsprechende Verkehrsqualität aufweisen, damit keine Verdrängungen in das untergeordnete Straßennetz erfolgt. So wird es beispielsweise auch unter Verkehrslärmaspekten als sinnvoll erachtet, den Verkehr auf wenige, schon belastete Straßen zu konzentrieren (Bündelung). Eine Verlagerung des Verkehrs aus hoch belasteten, "lauten" Straßen auf schwach belastete, "leise" Straßen ist dagegen im Allgemeinen keine sinnvolle Lärmschutzmaßnahme, weil die Pegelminderung in der "lauten" Straße kaum spürbar, die Pegelerhöhung in der vorher "leisen" Straße aber gravierend wäre. Bei der Prüfung, ob aus Gründen des Lärmschutzes verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen sind, ist ein normativ abstrakt festgelegter Lärmpegel nicht vorhanden. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist also fließend und lässt zumindest solange einen Spielraum, wie es an einer verbindlichen Bestimmung durch eine Rechtsnorm fehlt. Maßgeblich sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gewährt einen Schutz vor Verkehrslärm also in der Regel erst dann, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich zugemutet werden kann und damit hingenommen werden muss.

Die gesamte Chiemgaustraße ist Bestandteil des Primärnetzes und dient dem überregionalen

und regionalen Verkehr. Als Bundesstraße B2R ist sie zudem Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes.

Zu den Verdrängungseffekten bei Tempo 30 ins nachgeordnete Straßennetz kann von Seiten der Verkehrsplanung derzeit zwar keine quantifizierbare Aussage getroffen werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass einerseits mit gewissen Verlagerungen auf die Ständlerstraße zu rechnen ist, andererseits jedoch auch die nachgeordneten Straßennetze betroffen wären. Unabhängig von der nicht ohne tiefergehende Untersuchungen zu beantwortenden Frage, ob hier an konkreten Stellen empfohlene oder verbindliche Schwellenwerte (z.B. für Verkehrsbelastung, Lärm, Schadstoffe) überschritten würden, wäre dort sicherlich mit zahlreichen Beschwerden der dann dort betroffener Anwohner*innen zu rechnen.

Für die Einschätzung der lufthygienischen Situation wurde vom Referat für Klima- und Umweltschutz die folgende Stellungnahme abgegeben:

Die lufthygienische Situation im Chiemgauviertel (Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße) stellt sich wie folgt dar:

Die zwei Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO_2) stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion. Die derzeit gültigen Grenzwerte für Feinstaub werden im Münchner Stadtgebiet bereits seit 2012 und damit auch im Umfeld der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße eingehalten. Für Stickstoffdioxid (NO_2) wurde der Jahresmittelgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erstmalig im Jahr 2024 im gesamten Stadtgebiet eingehalten.

Sowohl die Messwerte der fünf Münchner Stationen des vom Landesamt für Umwelt (LfU) betriebenen Lufthygienischen Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) sowie die Messwerte des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes zeigen, dass die Stickstoffdioxid-Belastung insgesamt rückläufig ist. Die Messwerte des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes können im Internet unter

„www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm“,

die Messwerte des freiwillig-ergänzenden städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes unter www.muenchen.de/messergebnisse abgerufen werden.

Es existiert keine Messstation des LÜB-Messnetzes in näherer Umgebung der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße. Auf Höhe der Tegernseer Landstraße 150 befindet sich jedoch eine Messstation des freiwilligen Stickstoffdioxid-Messnetzes der Landeshauptstadt München. Die direkt am Mittleren Ring gelegene Station weist einen Jahresmittelwert von $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2024 auf und unterschreitet somit den gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Eine weitere Messstation des freiwilligen Stickstoffdioxid-Messnetzes der Landeshauptstadt München liegt auf Höhe der Chiemgaustraße 140. Auch hier wird der Jahresmittelgrenzwert mit $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahr 2024 eingehalten.

Die mit den oben genannten Messungen ermittelte lufthygienische Situation an der Tegernseer Landstraße ist nicht auf das gesamte Chiemgauviertel übertragbar. Die Tegernseer Landstraße ist Teil des viel befahrenen Mittleren Ringes, wo laut Verkehrsmengenkarte im Jahr 2022 werktags durchschnittlich bis zu 116 000 Fahrzeuge gefahren sind. Auch die Randbebauung auf Höhe der Tegernseer Landstraße 150 ist sehr dicht und nahe an der Straße liegend, was eine Durchmischung der schadstoffbelasteten Luft mit Frischluft erschwert. Des Weiteren ist die Tegernseer Landstraße auf Höhe der Messstation 8-spurig, während die Chiemgaustraße 4 Fahrspuren aufweist und die Traunsteiner Straße sogar nur 2 Fahrspuren. Auch die Chiemgaustraße als Teil des Mittleren Ringes ist laut Verkehrsmengenkarte 2022 im Bereich der Messstation aber mit werktags bis zu 43 000 Fahrzeugen deutlich

weniger befahren als die Tegernseer Landstraße, was sich auch an den niedrigeren NO₂-Werten bemerkbar macht.

Die Verkehrsmengen auf der Chiemgaustraße im angefragten Abschnitt auf Höhe zwischen Tegernseer Landstraße und den Bahngleisen (Linie S3/S7) sind mit werktags bis zu 41 000 Fahrzeugen geringer als auf Höhe der Messstation, die sich weiter östlich befindet. Daher ist in diesem Bereich auch von einer geringeren Stickstoffdioxid-Belastung auszugehen.

Die in der Bürgerversammlung genannte Traunsteiner Straße ist in der Verkehrsmengenkarte nicht angegeben, was darauf schließen lässt, dass der Umfang des werktäglichen Verkehrs aus lufthygienischer Sicht eine untergeordnete Rolle spielt. Des Weiteren haben Vergleichsmessungen des Landesamts für Umwelt in der Vergangenheit gezeigt, dass die Luftschadstoffkonzentration an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung bereits mit wenig Entfernung zur stark befahrenen Straße deutlich abnehmen. So wurde z.B. gezeigt, dass in der Landshuter Allee in den Innen- und Hinterhöfen und in den Seitenstraßen ab einer Entfernung von ca. 60 m zur hochbelasteten Hauptstraße die Grenzwerte für Stickstoffdioxid eingehalten werden¹. Zusätzlich wurden durch die im Rahmen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München durchgeführten Immissionsprognosen keine Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße diagnostiziert.

Die im Umfeld der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße erhobenen Stickstoffdioxid-Messwerte deuten darauf hin, dass der durch die 39. BImSchV vorgegebene Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ im Abschnitt zwischen Tegernseer Landstraße und Bahngleisen eingehalten wird. Die höheren Messwerte an der nahe gelegenen Tegernseer Landstraße 150 lassen sich - wie oben ausgeführt - nicht unmittelbar auf die lufthygienische Situation in der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße übertragen. Von einer Einhaltung der relevanten lufthygienischen Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) und Stickstoffdioxid (NO₂) in der Chiemgaustraße / Traunsteiner Straße und Umgebung ist daher aktuell auszugehen.

Fazit:

Innerhalb einer Tempo 30-Zone kommt die Wiederholung von geschwindigkeitsbeschränkten Verkehrszeichen nicht in Betracht. Die funktionale Gliederung des Münchner Straßennetzes erfordert die Erhaltung der Leistungsfähigkeit im Hauptstraßennetz. Durch eine flächendeckende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind Verdrängungseffekte ins Nebenstraßennetz nicht auszuschließen. Auf Grundlage der aktuellen Messergebnisse wird derzeit von einer Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe und Stickstoffdioxid ausgegangen. – Derzeit kommen daher keine weiteren verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Betracht.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00446 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten vom 26.10.2021 kann nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

¹ https://www.lfu.bayern.de/luft/verkehrsbedingte_immissionen/projekte/nox/index.htm

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Mangels Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen können über die bestehenden Regelungen hinaus derzeit keine weiteren der geforderten verkehrsrechtlichen Maßnahmen angeordnet werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00446 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten am 26.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Carmen Dullinger-Oßwald

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat – GL5

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Ost

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- ☐ Der Beschluss des BA 17 - Obergiesing-Fasangarten kann vollzogen werden.
- ☐ Der Beschluss des BA 17 - Obergiesing-Fasangarten kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- ☐ Der Beschluss des BA 17 - Obergiesing-Fasangarten ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.222

zur weiteren Veranlassung